



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

5 FÉVRIER 2021

**PARLEMENT DE LA RÉGION**  
**DE BRUXELLES-CAPITALE**
**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à renforcer et à optimiser les investissements en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F) et  
Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F))

**Développements***Résumé*

La Belgique compte un réseau dense d'infrastructures de transport : autoroutes, voies navigables et ferroviaires, aéroports et ports de dimension européenne et internationale. Paradoxalement, la Belgique investit peu dans ce réseau. La moyenne des dépenses belges atteint seulement 0,6 % du PIB contre 1 % en moyenne pour l'UE28. Les investissements dans les transports publics suivent aussi cette tendance. En conséquence, notre réseau de transport, fierté nationale, moteur de la révolution industrielle, perd peu à peu de son attractivité<sup>1</sup>. À Bruxelles, les infrastructures routières n'ont pas pu bénéficier d'investissements suffisants pour permettre un entretien régulier et une maintenance de qualité. Les tunnels en sont le plus parfait exemple. Dans un état de décrépitude avancée malgré son jeune âge (30 ans), le tunnel Léopold II a dû être entièrement rénové dès 2018 avec une série de travaux dont la fin est prévue pour début 2022 et pour un coût total estimé à 462.635.372,84 euros. Un entretien régulier des infrastructures aurait pu éviter de telles dépenses. Pourtant, un masterplan « pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels gérés par la Région bruxelloise » avait bien été mis sur la table du Gouvernement bruxellois en 2013 mais sans déboucher sur des actions concrètes.

1. Pacte National pour les Investissements stratégiques (PNIS), rapport du Comité Stratégique, Bruxelles, septembre 2018, p. 66.

GEWONE ZITTING 2020-2021

5 FEBRUARI 2021

**BRUSSELS**  
**HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ter versterking en optimalisering van de investeringen in mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (F) en  
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

**Toelichting***Samenvatting*

België beschikt over een dicht netwerk van vervoersinfrastructuur: autosnelwegen, waterwegen en spoorwegen, luchthavens en havens met een Europese en internationale dimensie. Paradoxaal genoeg investeert België weinig in dit netwerk. De gemiddelde Belgische uitgaven bedragen slechts 0,6 % van het BBP, vergeleken met een gemiddelde van 1 % voor de EU28. Ook de investeringen in het openbaar vervoer volgen deze tendens. Als gevolg daarvan verliest ons vervoersnetwerk, een nationale trots en de drijvende kracht achter de industriële revolutie, geleidelijk aan aantrekkingskracht<sup>1</sup>. In Brussel is niet voldoende geïnvesteerd in de wegeninfrastructuur om een regelmatig en kwalitatief onderhoud mogelijk te maken. Tunnels zijn daar het beste voorbeeld van. De Leopold II-tunnel, die ondanks zijn jonge leeftijd (30 jaar) in een vergevorderde staat van verval verkeerde, moest vanaf 2018 volledig worden gerenoveerd met een reeks werkzaamheden die begin 2022 voltooid moeten zijn tegen een geraamde totale kostprijs van 462.635.372,84 euro. Regelmatig onderhoud van de infrastructuur had dergelijke uitgaven kunnen voorkomen. Een Masterplan « voor de beveiliging en renovatie van de wegtunnels beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » was in 2013 wel op tafel gelegd bij de Brusselse regering, maar leidde niet tot concrete acties.

1. Nationaal Pact voor Strategische Investerings (NPSI), verslag van het Strategisch Comité, Brussel, september 2018, p. 66.

En septembre 2018, le Premier Ministre Charles Michel présentait un Pacte National pour les Investissements Stratégiques (PNIS). Ce Pacte identifie le besoin total en matière d'investissements pour la Belgique dans différents domaines, sur la période 2019-2030, pour un montant estimé entre 144 et 155 milliards d'euros. Au sujet de la mobilité, les lignes directrices suivantes avaient été établies : « Il est urgent de s'attaquer efficacement à la mobilité en Belgique. L'amélioration de la fluidité du trafic permettra d'économiser beaucoup d'argent, sera profitable à l'environnement et générera aussi beaucoup de prospérité supplémentaire. Dans le même temps, nous devons maintenir la qualité des infrastructures (ponts et tunnels, par exemple) et investir davantage dans les infrastructures (finalisation du RER, parkings P+R, 600 km de voies rapides pour les cyclistes, etc.) tout en déployant des systèmes de transport intelligents et des réseaux multimodaux. Il est également essentiel que la demande de transport soit atténuée et modulée en termes de temps et d'espace (entre autres par le biais d'une tarification intelligente des services de mobilité, de l'établissement de bureaux satellites et d'espaces de coworking). Enfin, un Observatoire national de la Mobilité, sur le modèle du Conseil supérieur de l'Emploi, devrait être mis en place pour collecter les données nécessaires et identifier les points névralgiques en matière de mobilité. De cette façon seulement, nous pourrions offrir des solutions de mobilité simples et implémenter Transport as a Service en Belgique. Pour remplir cet agenda ambitieux et couvrir tous ces investissements, nous prévoyons un montant allant de 22 à 27 milliards d'euros. »<sup>2</sup>.

Ces montants pour des investissements stratégiques en matière de mobilité étaient répartis comme suit<sup>3</sup> :

- La plus grande part de ces investissements (entre 20 et 24 milliards) doit être consacrée à améliorer l'accès aux villes (notamment via l'entretien de nos infrastructures, les plateformes multimodales, l'aménagement d'un réseau d'autoroutes cyclables) et l'accès aux zones logistiques (modernisation des plateformes logistiques intermodales, optimiser l'accès aux ports par le rail).
- Entre 1 et 2 milliards doivent être consacrés à l'implémentation de solutions de mobilité intelligente, telles que la mise en place d'un datalake central, la création d'une plateforme MaaS, et le déploiement de systèmes de transport intelligents (ITS). Cet écosystème technologique de base permettra de nouveaux services de mobilité et une utilisation plus partagée des véhicules.

2. Pacte National pour les Investissements stratégiques, Condensé du Rapport du Comité Stratégique, Bruxelles, septembre 2018, p. 7.

3. Op. Cit. PNIS, rapport du Comité Stratégique, p. 68 – 72.

In september 2018 stelde premier Charles Michel een Nationaal Pact voor Strategische Investerings (NPSI) voor. In dit pact worden de totale investeringsbehoeften voor België op verschillende gebieden voor de periode 2019-2030 geraamd op 144 à 155 miljard euro. Wat de mobiliteit betreft, werden de volgende richtsnoeren opgesteld : « We moeten de mobiliteit in België dringend vlot trekken. Een vlotter verkeer zal heel veel kosten besparen, is beter voor het milieu en kan ons ook heel veel extra welvaart opleveren. Daarbij moeten we tegelijk zorgen voor het kwalitatief onderhouden van de infrastructuur (bv. bruggen en tunnels) en voor meer investeringen in infrastructuur (bv. de finalisering van het GEN, P+R-parkings, 600km fietssnelwegen, ...), maar ook voor het uitrollen van intelligente transportsystemen en multimodale netwerken. Daarbij is het ook essentieel dat de transportvraag wordt getemperd en gemoduleerd in tijd en ruimte (via o.a. het slim tarifieren van mobiliteitsdiensten, het opzetten satellietkantoren en coworkingspaces). Tot slot moet er een Nationaal Observatorium Mobiliteit opgericht worden naar het model van de Hoge Raad voor de Werkgelegenheid, die de nodige data verzamelt en de knelpunten inzake mobiliteitskwesties in kaart brengt. Alleen op die manier kunnen we zorgen voor slimme mobiliteitsoplossingen en kunnen we Transport as a Service implementeren in België. Voor deze ambitieuze agenda en al deze investeringen voorzien we tussen de 22 en 27 miljard euro. »<sup>2</sup>.

Deze bedragen voor strategische investeringen inzake mobiliteit waren als volgt verdeeld<sup>3</sup> :

- Het grootste deel van deze investeringen (tussen 20 en 24 miljard) moet worden besteed aan de verbetering van de toegang tot de steden (met name door onderhoud van de infrastructuur, multimodale platforms, ontwikkeling van een netwerk van fietssnelwegen) en de toegang tot de logistieke gebieden (modernisering van de intermodale logistieke platforms, optimalisering van de toegang tot de havens per spoor).
- Tussen 1 en 2 miljard moet worden uitgetrokken voor de invoering van intelligente mobiliteitsoplossingen, zoals een centraal datalake, van een MaaS-platform en intelligente transportsystemen (ITS). Dit ecosysteem van kerntechnologieën zal nieuwe mobiliteitsdiensten en een meer gedeeld gebruik van de voertuigen mogelijk maken.

2. Nationaal Pact voor Strategische Investerings (NPSI), Samenvatting van het verslag van het Strategisch Comité, Brussel, september 2018, p. 7.

3. Op. Cit. NPSI, verslag van het Strategisch Comité, p. 68 – 72.

- Un montant identique doit être alloué à la gestion de la demande dont une grande partie relève de politiques d'aménagement du territoire réduisant les distances entre lieux de travail, domicile, et loisirs. A titre d'exemple, l'investissement portera sur la création de bureaux satellites et d'espaces de coworking, les actions de promotion et de sensibilisation en faveur des mobilités alternatives à la voiture.

L'ensemble de ces investissements avaient pour objectif de contribuer à la mise en œuvre du concept de Mobility-As-A-Service (MaaS) en mettant l'accent sur le développement de la multimodalité et l'intermodalité des infrastructures de transport, auxquelles s'ajoute une couche technologique (datas et ITS).

Comme plaidé lors de l'élaboration du Pacte National pour les Investissements Stratégiques (PNIS), une coordination des dépenses et des investissements en matière de mobilité nous semble toujours essentielle et primordiale à ce jour afin d'éviter des politiques contradictoires et de ce fait, contreproductives, comme le dossier de l'optimisation du Ring a malheureusement pu le démontrer, ou encore d'éviter un manque de coordination entre les Régions, voire d'éventuels blocages.

#### *Notre proposition*

Cette proposition tire son essence du PNIS initié par le Gouvernement Michel I et de la vision interfédérale de la mobilité développée en 2018 par le Ministre fédéral de la Mobilité François Bellot et proposée aux ministres régionaux de la mobilité dans le cadre du CEMM. Faute de consensus, le projet a avorté.

Concrètement, il est proposé de renforcer et d'optimiser les investissements en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale au travers notamment d'une meilleure coordination. La présente proposition s'inscrit dans le même cadre que notre proposition de résolution pour la création d'une Agence interfédérale des Mobilités<sup>4</sup> et de notre proposition pour la mise en place d'un schéma directeur intermodal des mobilités<sup>5</sup>.

Une mission de coordination des différents investissements dans les outils de mobilité doit être confiée à une Agence Interfédérale des Mobilités et planifiée dans le Schéma directeur intermodal des mobilités.

4. Voir proposition de résolution pour la création d'une Agence interfédérale des mobilités.  
5. Voir proposition de résolution pour la mise en place d'un schéma directeur intermodal des mobilités.

- Eenzelfde bedrag moet worden uitgetrokken voor het beheer van de vraag, waarvan een groot deel bestaat uit beleidsmaatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening die de afstanden tussen werk, woning en vrije tijd verkleinen. De investering zal bijvoorbeeld betrekking hebben op de oprichting van satellietkantoren en coworking-ruimte, promotie- en bewustmakingsacties ten gunste van alternatieve mobiliteit ter vervanging van auto's.

Al deze investeringen hadden tot doel bij te dragen tot de tenuitvoerlegging van het concept « Mobility-As-A-Service » (MaaS) door de nadruk te leggen op de ontwikkeling van de multimodaliteit en intermodaliteit van de vervoersinfrastructuur, aangevuld met een technologische laag (datas en ITS).

Zoals werd bepleit bij het opstellen van het Nationaal Pact voor Strategische Investerings (NPSI), lijkt het ons nog steeds essentieel en primordiaal om de uitgaven en investeringen inzake mobiliteit te coördineren om tegenstrijdige en dus contraproductieve beleidsmaatregelen te vermijden, zoals het dossier rond de optimalisering van de Ring jammer genoeg heeft aangetoond, of om een gebrek aan coördinatie tussen de Gewesten of zelfs mogelijke blokkeringen te voorkomen.

#### *Ons voorstel*

De kern van dit voorstel komt uit het door de regering-Michel I geïnitieerde NPSI en de interfederale visie op mobiliteit die in 2018 door de federale minister van Mobiliteit François Bellot werd ontwikkeld en in het kader van de ECMM aan de gewestelijke ministers van Mobiliteit werd voorgesteld. Wegens gebrek aan consensus werd het project afgeblazen.

Concreet wordt voorgesteld om de investeringen in mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te versterken en te optimaliseren, met name door een betere coördinatie. Dit voorstel past in hetzelfde kader als ons voorstel van resolutie tot oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap<sup>4</sup> en ons voorstel voor het opstellen van een intermodaal richtschema inzake mobiliteit<sup>5</sup>.

Een Interfederaal Mobiliteitsagentschap moet worden belast met de coördinatie van de verschillende investeringen in mobiliteitsinstrumenten die in het intermodaal richtschema inzake mobiliteit zijn gepland.

4. Zie voorstel van resolutie tot oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap.  
5. Zie voorstel van resolutie voor de oprichting van een Intermodaal richtschema inzake mobiliteit.

Pour augmenter les effets retours de ces investissements sur l'amélioration réelle de la mobilité à Bruxelles, nous préconisons de coordonner ceux-ci mais également de revoir certains mécanismes de financement, notamment la fiscalité routière. Cet axe s'articule ainsi autour de trois leviers : l'objectivation des besoins, la nécessaire coordination des financements publics (et alternatifs) et la révision de la fiscalité en faveur des mobilités durables.

1. Dans la suite de la dynamique lancée par le PNIS, les auteurs de la présente proposition souhaitent qu'un travail plus minutieux de recensement des besoins en matière de financement d'infrastructures, d'entretien, et de fonctionnement (à court, moyen et long termes) soit effectué pour avoir une meilleure visibilité sur les besoins réels à grande échelle. De plus, à l'heure où la pression sur les budgets publics est forte et de la nécessité d'investir chaque euro de manière vertueuse, un effort particulier doit être réalisé pour calculer (sur la base d'une méthodologie standardisée à développer) les effets retours de ces investissements sur l'économie et la société en général, notamment en matière de qualité de vie. Selon notre vision, ce travail de recensement doit être mené parallèlement à l'élaboration d'un Schéma Directeur Intermodal grâce auxquels les nœuds (ou l'absence de nœuds) intermodaux, qui encouragent (ou freinent) l'intermodalité de la chaîne de déplacement, doivent être identifiés en vue d'un réaménagement prioritaire.
2. Les financements publics doivent être mieux coordonnés et mieux anticipés, tant pour les acteurs publics que privés. C'est pourquoi un renforcement de la collaboration entre autorités publiques doit se traduire par l'élaboration d'un agenda pluriannuel d'investissements multimodaux à l'échelle du pays. En parallèle, il conviendra d'améliorer le suivi de l'efficacité des investissements sur la base d'indicateurs de performance vérifiables et transparents.
3. Un travail de réflexion doit être mené sur les nouvelles formes de financement de la mobilité. Etant donné que les accises sur le carburant restent une compétence fédérale (à hauteur de 5,3 milliards par an) mais que la fiscalité automobile et les redevances de consommation de l'électricité relèvent de la compétence des Régions, il y a un décalage entre un futur décarboné souhaité et les réalités budgétaires actuelles pour chacune des autorités publiques. Des pistes comme les mécanismes de transfert (« versement transport ») et/ou une révision de la fiscalité globale doivent être étudiées pour encourager de nouvelles formes de mobilité (MaaS) et l'acquisition de véhicules routiers plus respectueux de l'environnement (en respectant le principe de neutralité technologique). Dans cette optique, des modes de taxation basés sur l'utilisation plutôt que la possession doivent être développés, en tenant compte notamment des éventuels impacts sur le budget des ménages.

Om de returneffecten van deze investeringen op de reële verbetering van de mobiliteit in Brussel te vergroten, bevelen we aan om ze te coördineren, maar ook om bepaalde financieringsmechanismen te herzien, met name de verkeersbelasting. Deze as draait dus rond drie hefboomen : de objectivering van de behoeften, de noodzakelijke coördinatie van de publieke (en alternatieve) financiering en de herziening van de fiscaliteit ten voordele van duurzame mobiliteit.

1. In het verlengde van de door het NISP op gang gebrachte dynamiek wensen de indieners van dit voorstel dat nader wordt ingegaan op de vaststelling van de behoeften inzake financiering, onderhoud en exploitatie van de infrastructuur (op korte, middellange en lange termijn), zodat de reële behoeften op grote schaal beter zichtbaar worden. Bovendien moet, nu de overheidsbegrotingen onder grote druk staan en elke euro op een deugdzame manier moet worden geïnvesteerd, een bijzondere inspanning worden geleverd om (op basis van een te ontwikkelen gestandaardiseerde methodologie) de rentabiliteitseffecten van investeringen op de economie en de samenleving in het algemeen te berekenen, met name wat de levenskwaliteit betreft. Volgens onze visie moet deze taak parallel lopen met de ontwikkeling van een Intermodaal Masterplan, waarbij de intermodale knooppunten (of de afwezigheid van knooppunten) die de intermodaliteit in de verplaatsingsketen bevorderen (of belemmeren) moeten worden geïdentificeerd met het oog op een herontwikkeling naar prioriteit.
2. Overheidsfinanciering moet beter worden gecoördineerd en er moet beter op worden geanticipeerd voor zowel publieke als particuliere actoren. Daarom moet meer samenwerking tussen de overheidsinstanties tot uiting komen in de ontwikkeling van een meerjarige multimodale investeringsagenda voor het land als geheel. Tegelijkertijd moet het toezicht op de doeltreffendheid van de investeringen worden verbeterd aan de hand van verifieerbare en transparante prestatie-indicatoren.
3. Er moet worden nagedacht over nieuwe financieringsvormen voor de mobiliteit. Aangezien de accijnzen op brandstoffen een federale bevoegdheid blijven (voor een bedrag van 5,3 miljard per jaar), maar de autobelastingen en de heffingen op het elektriciteitsverbruik onder de bevoegdheid van de Gewesten vallen, gaapt er een kloof tussen een gewenste koolstofarme toekomst en de huidige budgettaire realiteit voor elk van de overheden. Benaderingen zoals de overdrachtsmechanismen (« vervoervergoeding ») en/of een herziening van de fiscaliteit in zijn geheel moeten worden bestudeerd om nieuwe vormen van mobiliteit (MaaS) en de aanschaf van milieuvriendelijker wegvoertuigen aan te moedigen (met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit). Daartoe moeten belastingregelingen op basis van gebruik in plaats van eigendom worden ontwikkeld, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de mogelijke gevolgen voor het gezinsbudget.

4. En parallèle, la mise en œuvre de déductions fiscales ou un renforcement de la fiscalité positive pour l'acquisition ou l'utilisation de services de mobilité plus durables (transport public, vélo électrique, coworking, etc.) doit également être étudiée pour inciter et accompagner les citoyens dans la transition vers une mobilité plus fluide et moins polluante. Enfin, étant donné l'adoption récente du budget mobilité comme outil de transition du modèle de la voiture de société vers une mobilité plus durable, il conviendra d'en analyser les effets et le cas échéant, de promouvoir une extension de ce type de mécanisme à de nouveaux publics.

David WEYTSMAN (F)  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

4. Tegelijkertijd moet ook de invoering van belastingaftrek of een versterking van de positieve belasting voor de aankoop of het gebruik van duurzamere mobiliteitsdiensten (openbaar vervoer, elektrische fietsen, coworking, enz.) worden bestudeerd om de burgers aan te moedigen en te ondersteunen in de transitie naar een vlottere en minder vervuilende mobiliteit. Ten slotte moeten, gezien de recente goedkeuring van het mobiliteitsbudget als instrument voor de transitie van het bedrijfswagenmodel naar meer duurzame mobiliteit, de effecten ervan worden geanalyseerd en moet in voorkomend geval een uitbreiding van dit type mechanisme tot nieuwe doelgroepen worden bevorderd.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### visant à renforcer et à optimiser les investissements en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 qui permet aux Régions, aux Communautés et à l'Etat fédéral de conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun ;

Considérant le Plan régional de mobilité Good Move qui mentionne « la nécessité d'une coopération interfédérale pour traiter les problèmes à l'échelle métropolitaine. » ;

Vu la sixième réforme de l'Etat et la loi spéciale du 19 juillet 2012 qui a considéré qu'il était essentiel de créer la communauté métropolitaine de Bruxelles, en particulier pour les matières d'importance transrégionale telles que la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers dans et autour de Bruxelles ;

Vu le Plan régional de développement durable proposé par le gouvernement régional bruxellois ;

Considérant la vision interfédérale de la mobilité développée par le Ministre fédéral de la Mobilité en 2018 et rejetée par la Région bruxelloise ;

Considérant les évolutions permanentes en matière de mobilité en Belgique et à Bruxelles en particulier ;

Considérant l'évolution de la demande en matière de mobilité en Belgique, estimée entre 10 % et 11 % entre 2012 et 2030 par le Bureau Fédéral du Plan avec une réduction de la part modale du transport public, essentiellement le bus, durant la même période à politique inchangée ;

Considérant la volonté partagée par de nombreux acteurs publics et privés de concrétiser un shift modal pour augmenter la part modale des modes de transport alternatifs à la voiture ;

Considérant l'impact de la mobilité motorisée sur la santé et sur la qualité de vie des Bruxellois et de tous les Belges ;

Considérant le coût de la congestion évalué par l'OCDE entre 1 à 2 % de PIB perdu dans les files par an (soit jusqu'à 8 milliards d'euros) ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### ter versterking en optimalisering van de investeringen in mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 die de Gewesten, de Gemeenschappen en de Federale Staat in staat stelt samenwerkingsakkoorden te sluiten, met name over de gezamenlijke creatie en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, de gezamenlijke uitoefening van hun eigen bevoegdheden of de ontwikkeling van gemeenschappelijke initiatieven ;

Overwegende het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, dat gewag maakt van « de behoefte aan interfederale samenwerking om problemen op grootstedelijk niveau aan te pakken. » ;

Gelet op de zesde staatshervorming en de bijzondere wet van 19 juli 2012 die de oprichting van de metropolitane gemeenschap van Brussel essentieel achtte, met name voor aangelegenheden van transregionaal belang, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken in en rond Brussel ;

Gelet op het door de Brusselse gewestregering voorgestelde Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling ;

Overwegende de interfederale visie op mobiliteit die in 2018 door de federale minister van Mobiliteit werd ontwikkeld en door het Brussels Gewest werd verworpen ;

Overwegende de permanente ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in België en in het bijzonder in Brussel ;

Overwegende de evolutie van de vraag naar mobiliteit in België, die door het federaal Planbureau tussen 2012 en 2030 tussen 10 % en 11 % wordt geschat, met een daling van het modale aandeel van het openbaar vervoer, voornamelijk bussen, tijdens dezelfde periode bij ongewijzigd beleid ;

Overwegende dat veel publieke en particuliere actoren een modal shift willen bewerkstelligen om het aandeel van alternatieve vervoerswijzen ter vervanging van auto's te verhogen ;

Overwegende de impact van de gemotoriseerde mobiliteit op de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars en van alle Belgen ;

Overwegende dat de kosten van congestie door de OESO worden geraamd op 1 à 2 % van het BBP dat per jaar verloren gaat aan files (d.w.z. tot 8 miljard euro) ;

Considérant la perspective d'une baisse des embouteillages de 40 % grâce à une baisse de la mobilité motorisée de 10 % ;

Considérant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché de la mobilité à Bruxelles ;

Considérant la complexité institutionnelle propre à Bruxelles et l'incidence indéniable des autres niveaux de pouvoir sur la gestion de la mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant la nécessité de développer de nouvelles stratégies de mobilité en faveur d'une plus grande cohérence entre l'État fédéral et les entités fédérées ;

Considérant l'espace de concertation créé au sein du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité, au sein duquel siègent les ministres de la mobilité de l'État fédéral et des entités fédérées ;

En concertation avec les représentants des acteurs socio-économiques de la Région de Bruxelles-Capitale,

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'engager la concertation avec les autres Régions et l'État fédéral et de prendre des actions en vue de renforcer la coordination des investissements en fonction de leur impact réel sur une amélioration concrète de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ;
- d'initier un travail de recensement des besoins en matière de financement des infrastructures (nouvelles et anciennes) ainsi que des coûts en matière d'entretien et de fonctionnement (à court, moyen et long terme) ;
- de développer un outil permettant de calculer (sur la base d'une méthodologie unifiée et standardisée à développer) les effets retours des investissements en matière de mobilité sur l'économie et sur la société en général, notamment leur impact sur la qualité de vie ;
- d'élaborer un agenda pluriannuel d'investissements multimodaux à l'échelle du pays afin de renforcer la coordination et l'anticipation des besoins en matière de financements publics, tant pour les acteurs publics que privés, tout en renforçant leur collaboration ;

Overwegende dat de verkeerscongestie met 40 % kan worden teruggedrongen dankzij een vermindering van de gemotoriseerde mobiliteit met 10 % ;

Overwegende de komst van nieuwe actoren op de mobiliteitsmarkt in Brussel ;

Overwegende de specifieke institutionele complexiteit van Brussel en de onmiskenbare invloed van andere machtsniveaus op het beheer van de mobiliteit in het Brussels Gewest ;

Overwegende dat het nodig is nieuwe mobiliteitsstrategieën te ontwikkelen met het oog op een grotere samenhang tussen het federale niveau en de deelstaten ;

Gelet op de overlegruimte die is gecreëerd binnen het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, waarin de ministers van Mobiliteit van de federale regering en van de deelstaten zitting hebben ;

In overleg met de vertegenwoordigers van de sociaaleconomische actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- overleg op gang te brengen met de andere Gewesten en de federale Staat en actie te ondernemen om de coördinatie van de investeringen te versterken naargelang van hun reële impact op een concrete verbetering van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- te starten met de inventarisatie van de financieringsbehoeften voor de infrastructuur (nieuwe en oude) en van de kosten voor onderhoud en werking (op korte, middellange en lange termijn) ;
- een instrument te ontwikkelen om (op basis van een nog te ontwikkelen uniforme en gestandaardiseerde methodologie) de returneffecten van investeringen in mobiliteit op de economie en op de samenleving in het algemeen te berekenen, met name de impact ervan op de levenskwaliteit ;
- een meerjarige multimodale investeringsagenda op nationaal niveau op te stellen om de coördinatie van en de anticipatie op de behoeften aan overheidsfinanciering van zowel openbare als particuliere actoren te versterken, en tegelijkertijd hun samenwerking te versterken ;

- de mener un travail de réflexion sur une révision de la fiscalité en matière de mobilité, notamment la fiscalité automobile, et sur de nouvelles sources de financement de la mobilité, en ce compris de nouvelles politiques de déduction fiscale ou de renforcement de la fiscalité positive pour l'acquisition ou l'utilisation de services de mobilité plus propres et plus durables (transport public, vélo électrique, coworking,...).

David WEYTSMAN (F)  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

- na te denken over een herziening van de fiscaliteit inzake mobiliteit, in het bijzonder de autofiscaliteit, en over nieuwe financieringsbronnen voor mobiliteit, waaronder een nieuw beleid inzake belastingaftrek of versterking van de positieve belasting voor de aankoop of het gebruik van schonere en duurzamere mobiliteitsdiensten (openbaar vervoer, elektrische fietsen, coworking, enz.).